第2章　海難及び調査の状況

第1節　海難の発生

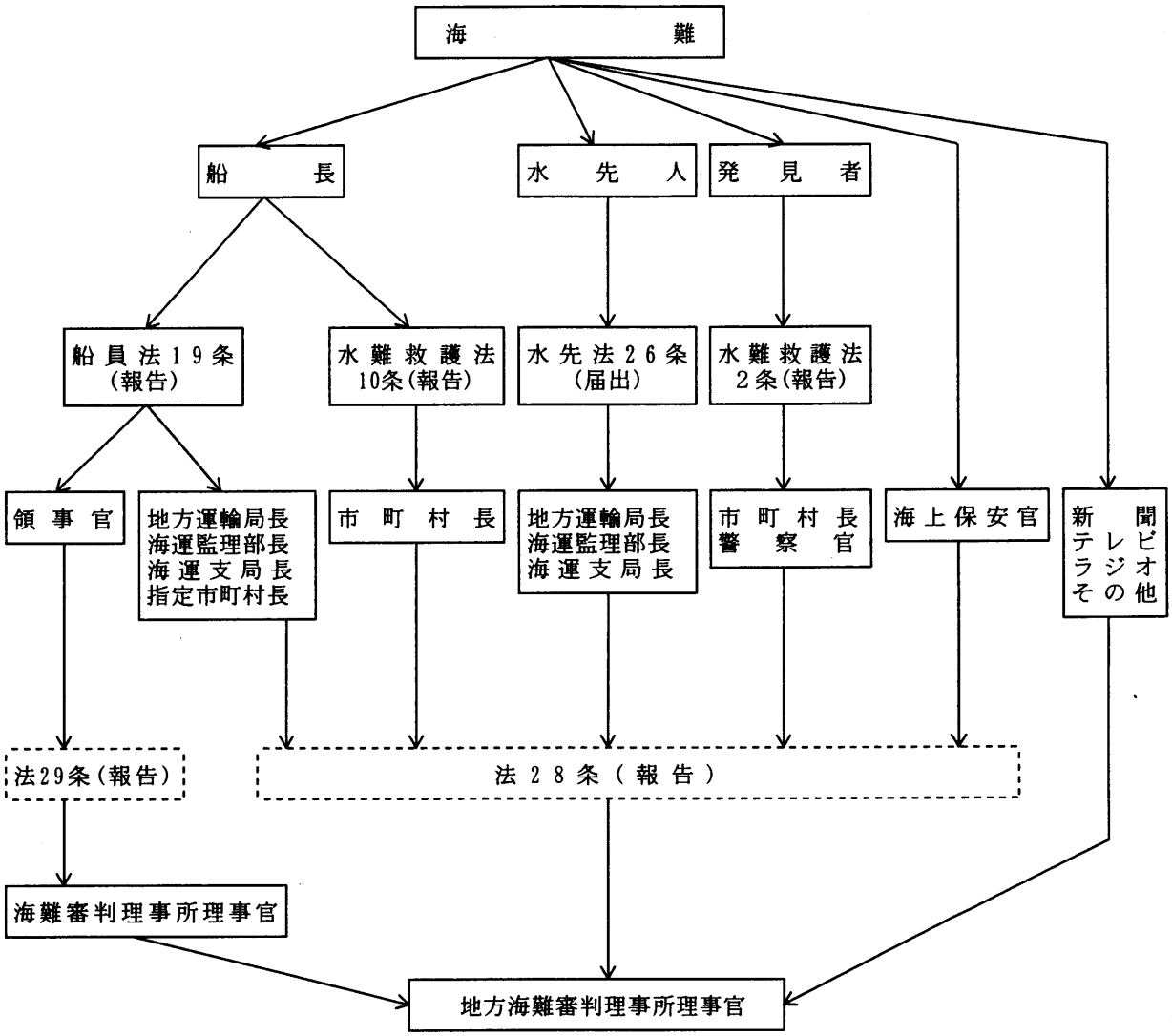
1　海難の認知

海上保安官、管海官庁、警察官及び市町村長並びに外国に駐在する領事官は、海難の事実があったことを認知したときは、理事官に報告しなければならないことになっている。理事官は直ちにその事実の調査を開始し、かつ、証拠を集取する。

また、理事官は、自ら新聞、テレビ等の報道などにより、海難を直接認知することもあり、海上保安官、管海官庁等からの報告とあわせて、我が国周辺水域はもちろん世界中の各水域で発生したものを広く認知することができる（2－1－1図）。

備讃瀬戸

2－1－1図　海難認知の経路図



海難審判法（昭和２２年法律第１３５号）　抄

〔海難の発生〕

第２条　左の各号の一に該当する場合には、この法律による海難が発生したものとする。

1　船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。

2　船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき。

3　船舶の安全又は運航が阻害されたとき。

〔海上保安官等の報告義務〕

第２８条　海上保安官、管海官庁、警察官及び市町村長は、第２条各号の一に該当する事実があつたことを認知したときは、直ちに、これをその事務所の所在地を管轄する地方海難審判庁の所在地に駐在する理事官に報告しなければならない。

〔領事官の報告義務〕

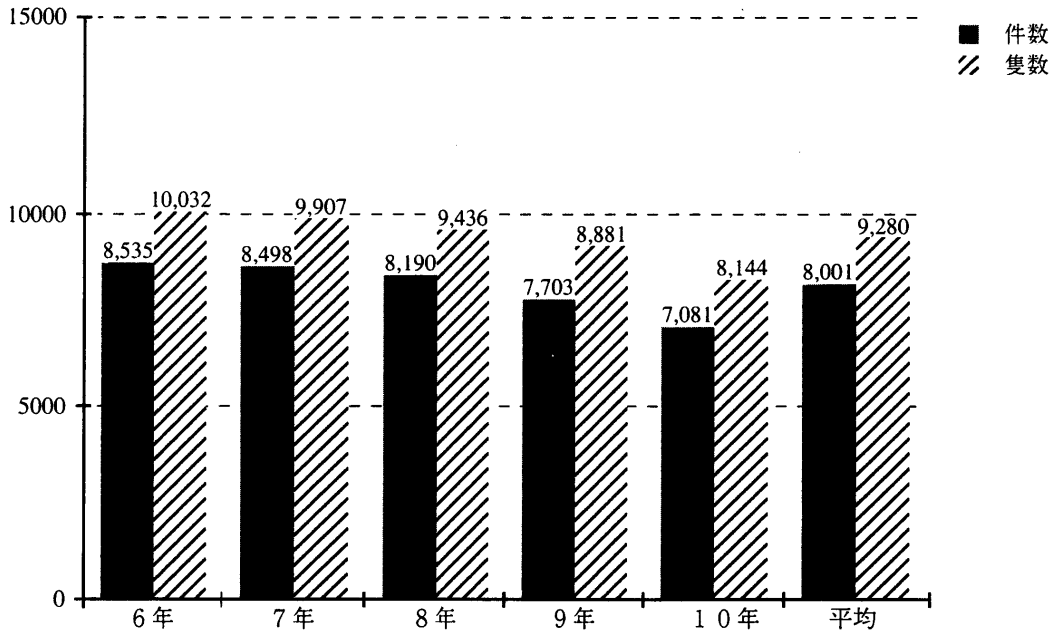
第２９条　領事官は、国外で第２条各号の一に該当する事実があつたことを認知したときは、直ちに、証拠を集取し、海難審判理事所の理事官に報告しなければならない。

2　海難の発生の動向

平成10年に発生した海難で、理事官が10年１月から11年３月までに認知した海難は 7,081件、8,144隻であり、前年に比べ件数で622件（8.1％）、隻数で737隻（8.3％）の減少であった。

過去５年間における件数及び隻数の推移をみると、減少傾向が続いている。なお、５年間の平均発生件数及び隻数は、8,001件、9,280隻である。

2－1－2図　発生件数及び隻数の推移



（注）１　海難が発生した場合、その報告が理事官へ到達するまでには相当の期間（平均2.0月）を要するものもあるので、たとえば、10年中に発生した海難であっても、翌11年３月までに報告されていないものは、10年中の海難として集計していない。以下同じ。

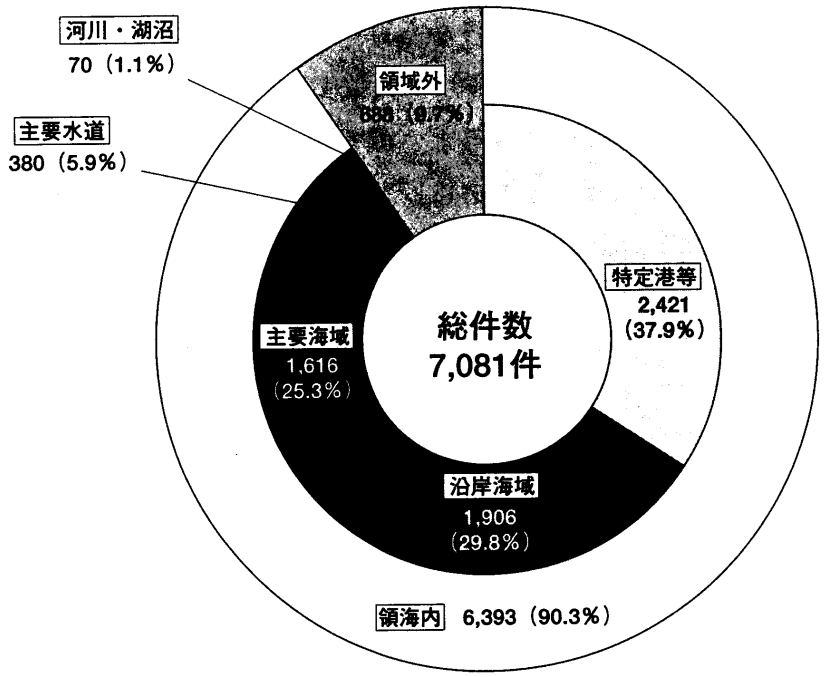
２　総隻数が総件数より多いのは、１件の海難で複数の船舶が関係する場合があるからである。以下同じ。

3　発生海難の分析

(1) 水域別からみた発生の状況

水域別の発生状況を領海内、領海外で大別してみると、領海内では6,393件（90.3％）、領海外では688件（9.7％）となっており、前年に比べ領海内が643件の減少、領海外で21件の増加となっている。

2－1－3図　水域別の発生件数



（注）1　特定港等とは、港則法施行令第２条に定める特定港（86港）及び特定港以外の港（花咲港、気仙沼港）をいう（資料編第１表）。
2　主要水道とは、主な水道（18水域）をいう（資料編第２表）。
3　主要海域とは、主要な湾及び灘等（17水域）で、上記１、２を除いた水域をいう（資料編第３表）。
4　沿岸海域とは、我が国の沿岸から12海里以内（国際海峡については３海里）の水域で、上記１、２、３を除いた水域をいう（資料編第４表）。

ア　領海内における発生の状況

我が国の領海内での発生状況（6,393件）を、特定港等、主要水道、主要海域及び沿岸海域に分けてみると、特定港等が2,421件（37.9%）、沿岸海域が1,906件（29.8%）、主要海域が1,616件（25.3%）、主要水道が380件（5.9%）、湖・河川が70件（1.1%）となっている（2－1－3図）。

さらに、それぞれの水域別に分析すると次のとおりである。

(a) 特定港等

特定港等における発生件数の内訳をみると、京浜港（東京区、川崎区、横浜区）の296件が最も多く、次いで大阪港216件、千葉港143件、関門港（若松区、若松区外）128件、神戸港125件の順となっている。

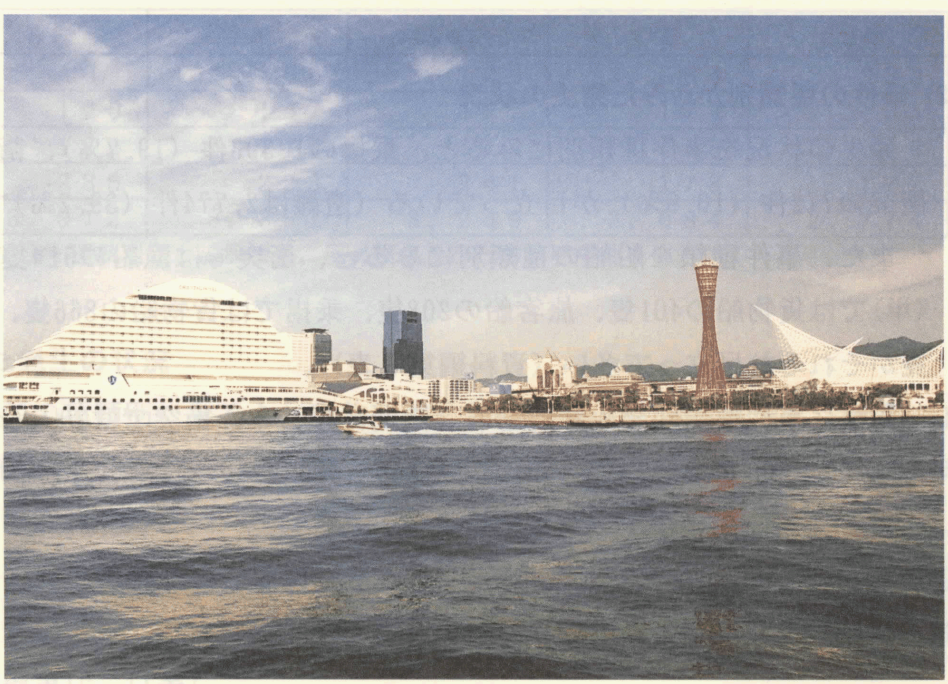
また、事件種類別では乗揚の517件、衝突(単)の503件が目立っている（資料編第１表）。

なお、表中の計数上では遭難が最も多いが、それは理事官が海難を認知した時点で、その種類が明らかでないものなどを含んでいることによる。

よって、ここでは遭難を除外して分析している。

2－1－4図　特定港等、主要水道及び主要海域における主な発生状況

（件）



神戸港

(b) 主要水道

主要水道における発生件数の内訳をみると、明石海峡の58件が最も多く、次いで浦賀水道51件、来島海峡49件の順となっている。

また、事件種類別では乗揚の78件、衝突の59件が目立っている（資料編第２表）。

(c) 主要海域

主要海域における発生件数の内訳をみると、安芸灘･広島湾の300件が最も多く、次いで周防灘172件、播磨灘150件、備讃海域西部150件の順となっている。

また、事件種類別では乗揚の453件、衝突の202件、衝突（単）の138件が目立っている（資料編第３表）。

(d) 沿岸海域

沿岸海域における発生件数の内訳をみると、福岡県烏帽子島から鹿児島県坊ノ岬に至る水域の256件が最も多く、次いで千葉県野島埼から静岡県天竜川口に至る水域の219件が目立っている（資料編第４表、第５図）。

また、事件種類別では乗揚の313件、衝突の196件、衝突（単）の148件、機関損傷の144件が目立っている（資料編第４表）。

イ　領海外における発生状況

我が国の領海外で発生した688件を、緯度及び経度を各40度毎に区分して分析してみると、赤道、北緯40度、東経120度及び同160度の線で囲まれた西太平洋水域の298件が最も多く、次いで北緯40度、同80度、東経120度及び同160度の線で囲まれた日本海北部、オホーツク海及び北太平洋水域の180件となっており、日本近海での発生件数が多い（資料編第６表、第７図）。

なお、これを事件種類別にみると、機関損傷の163件、衝突の91件が目立っている（資料編第６表）。

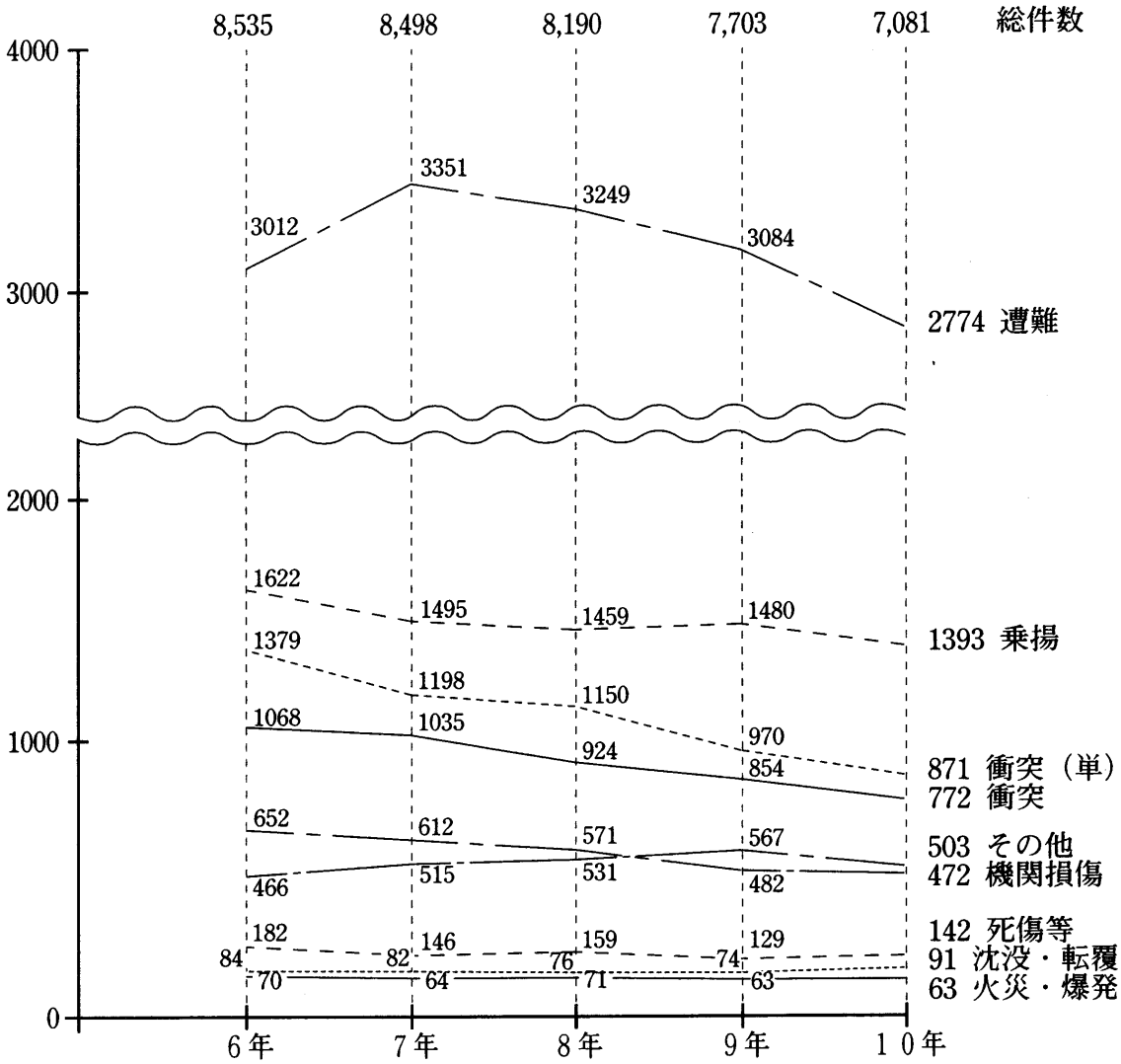
(2) 事件の種類別からみた発生の状況

発生の状況を事件種類別にみると、乗揚の1,393件（19.7％）、衝突(単)の871件(12.3％)、衝突の772件（10.9％）が目立っている（遭難は2,774件（39.2％)である。）（2－1－5図）。

また、事件種類を船舶の種類別にみると、衝突では漁船の514隻、貨物船の477隻、衝突(単)では貨物船の401隻、旅客船の208隻、乗揚では貨物船の866隻、機関損傷では漁船の281隻がそれぞれ目立って多い（資料編第９表）。

同様に事件種類別発生状況をトン数別にみると、衝突では20トン未満の442隻、衝突(単)では200～500トンの237隻、乗揚では200～500トンの524隻が目立っている(資料編第10表)。

2－1－5図　事件種類別の発生件数の推移



注１　遭難とは、海難の原因、態様が複合していて他の海難の一つに分類できない場合、又は他の海難のいずれにも該当しない場合をいい、大きく分類すると次表のとおりである。

分類・年	６年	７年	８年	９年	１０年
浮流物接触	２，４０４	２，８６６	２，７６９	２，５８４	２，３３３
浸水	１４０	１４７	１２７	１７４	１５５
係船・係岸	１８２	１１０	１１２	１４８	１０９
上記以外	２８６	２２８	２４１	１７８	１７７
計	３，０１２	３，３５１	３，２４９	３，０８４	２，７７４

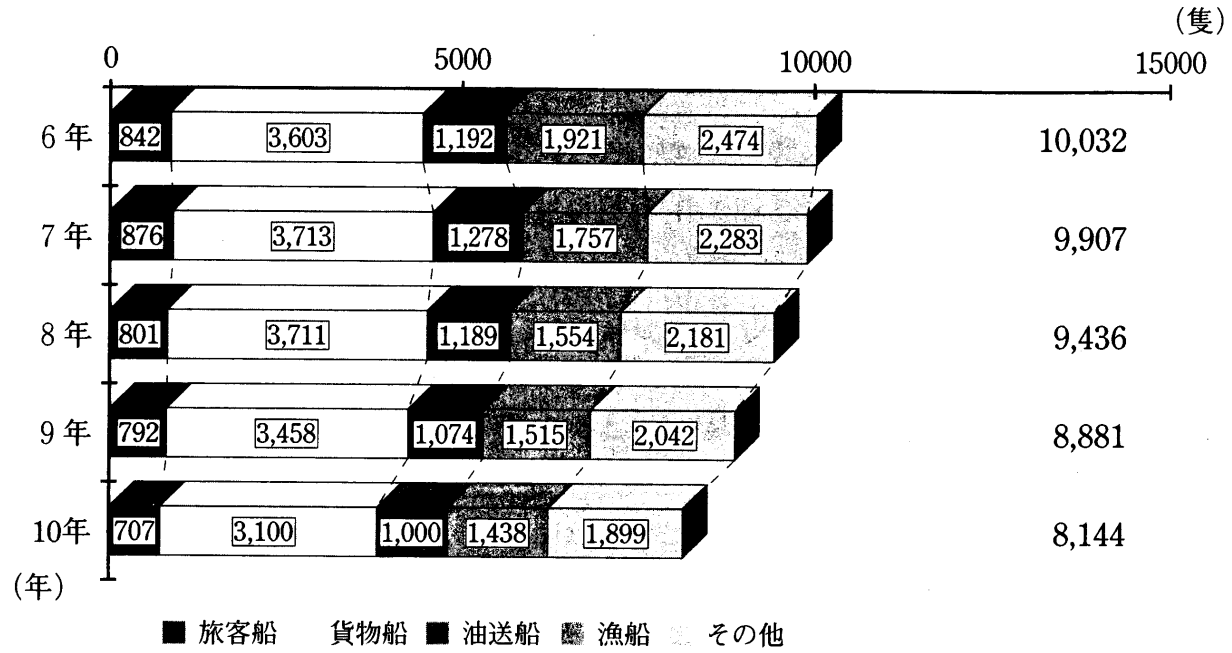
注２　その他とは、安全・運航阻害、施設損傷、属具損傷及び行方不明事件をいう。

(3) 船舶の種類別からみた発生の状況

発生の状況を主な船舶の種類別にみると、貨物船の3,100隻(38.1%)が最も多く、漁船の1,438隻(17.7%)、油送船の1,000隻(12.3%)、旅客船の707隻(8.7%)の順となっており、前年と比べると貨物船（前年3,458隻）で358隻減少しているのが目立っている（資料編第９表）。

なお、船舶の種類別の発生状況をトン数別にみると、旅客船では500～1,600トン、貨物船では200～500トン、油送船では500～1,600トン、漁船では20トン未満の船舶において最も多く発生している（資料編第10、11表）。

2－1－6図　船種別の発生隻数の推移



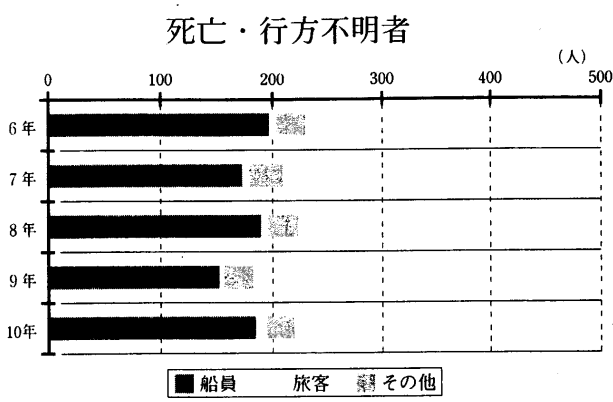
(4) 海難による死傷者等の状況

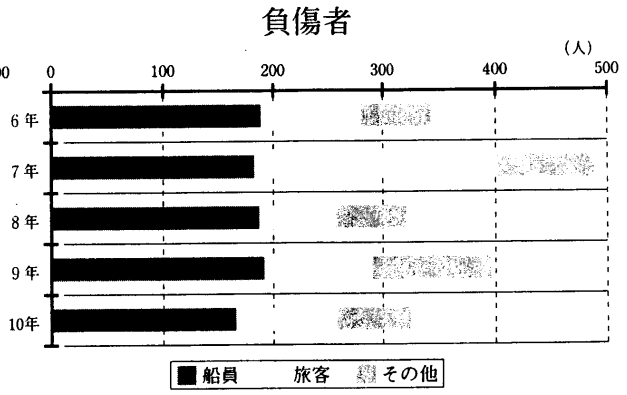
10年における死傷者等（死亡・行方不明・負傷者をいう。以下同じ。）は、総数で537人であり、前年（573人）に比べ36人減少した。そのうち、死亡・行方不明者数は、214人で前年（182人）よりも32人増加した。負傷者数は、323人で前年(391人)よりも68人の減少であり、そのうち旅客は95人で前年(94人)とほぼ同様であった。

また、船員の死傷者等は350人で、総数の65.2％を占めている。このうち負傷者を除いた死亡・行方不明者にしぼってみると、合計214人のうち85.5％、183人を船員が占めている。

死傷者等の状況を事件種類別にみると、衝突の176人、死傷等の150人が目立ち、同様に船舶の種類別にみると、漁船の229人、プレジャーボートの110人が目立っている（資料編第13表、14表）。

2－1－7図　死傷者等の推移





	船員	旅客	その他	合計
6年	197	6	23	226
7年	174	6	30	210
8年	186	6	27	219
9年	155	4	23	182
10年	183	10	21	214

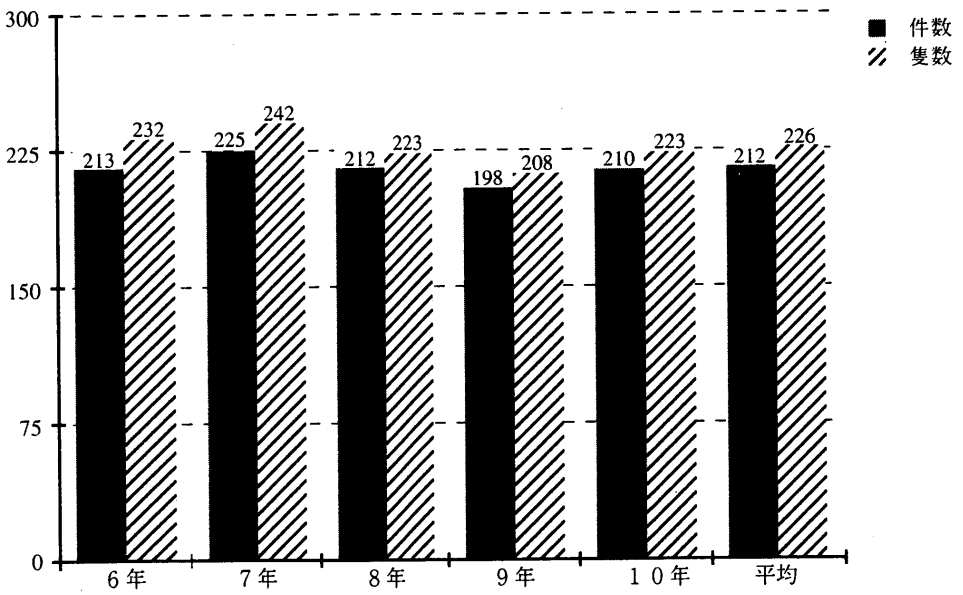
	船員	旅客	その他	合計
6年	188	89	61	338
7年	183	220	86	489
8年	186	72	62	320
9年	192	94	105	391
10年	167	95	61	323

（注）「その他」とは、同乗者、作業員等をいう。

(5) 外国船が関連した海難の発生の状況

10年において、外国船が関連した海難は210件（海難総件数の3.0%）、外国船の隻数は223隻（海難総隻数の2.7%）であり、前年と比べると、件数で12件、隻数で15隻の増加であった。

2－1－8図　外国船関連海難の発生件数及び隻数の推移



（注）　領海内で発生した事件には、外国船単独又は外国船同士のものも含むが、領海外で発生した事件は、日本船が関係しているもののみである。

ア　地方理事所別の発生の状況

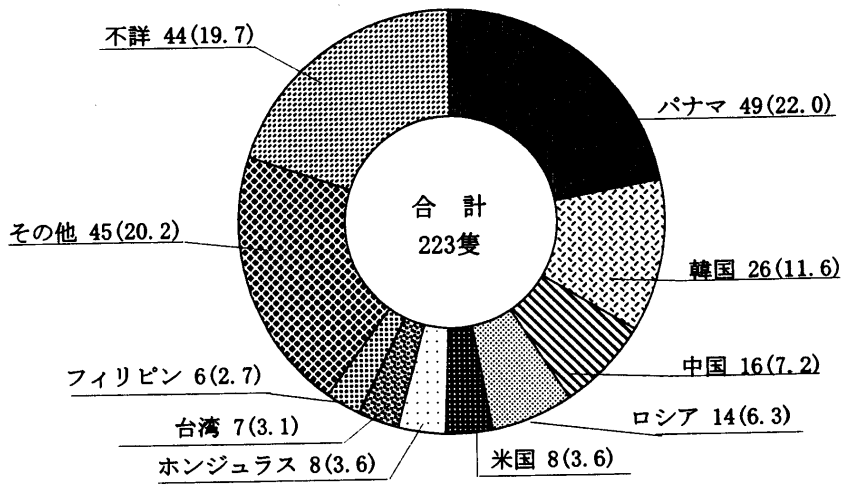
10年の発生状況を地方理事所別にみると、神戸の58件(27.6%)が最も多く、次いで横浜の56件（26.7%）、門司の41件（19.5%）の順となっている。

事件種類別では、衝突が156件（74.3%）を占めている（資料編第15表）。

イ　国籍別の状況

国籍別の隻数の状況は、パナマ籍の49隻(22.0%)が最も多く、次いで韓国籍の26隻(11.6%)、中国籍の16隻(7.2%)、ロシア籍の14隻(6.3%)の順となっている。

2－1－9図　外国船の主な国籍別隻数



ウ　水域別の状況

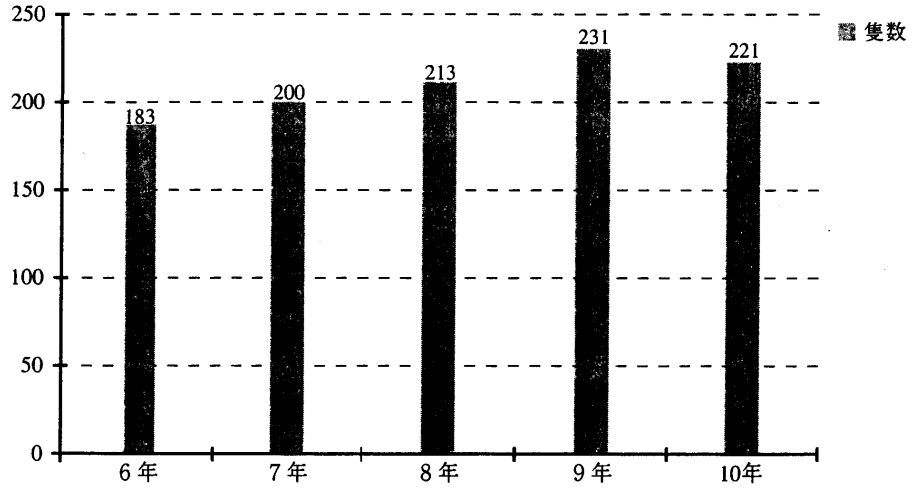
水域別の状況では、我が国の領海内で発生した海難に関連したものが166隻で、前年に比べ18隻増加した。領海外では57隻、前年に比べ3隻の減少であった。

領海内の水域別の内訳では、特定港等が70隻と最も多く、次いで沿岸海域が39隻、主要海域が33隻、主要水道が24隻となっている（資料編第16表）。

(6) プレジャーボート海難の発生の状況

プレジャーボート（モーターボート、水上オートバイ、ヨット、手こぎボートの総称）関連の海難は、概ね増加傾向にあるといえる。

2－1－10図　プレジャーボート海難の発生隻数の推移



（単位：隻）

船種＼年	6年	7年	8年	9年	10年
モーターボート	98	147	158	161	143
水上オートバイ	43	35	24	37	40
ヨ　ッ　ト	25	10	13	16	19
手こぎボート	17	8	18	17	19
合　計	183	200	213	231	221

ア　事件種類別・船舶の種類別の状況

10年の状況を事件種類別にみると、衝突が 101隻(45.7%)と最も多く、次いで死傷等の27隻(12.2%)、転覆の24隻(10.9%)の順となっている。

これを船舶の種類別にみると、モーターボートが143隻(64.7%)と最も多い。

また、前年に比べてモーターボートが18隻減少しているが、水上オートバイその他はほぼ前年と同じである。

2－1－11表　プレジャーボート海難の事件種類別発生隻数

（単位：隻）

事件種類＼船種	モーターボート	水上オートバイ	ヨット	手こぎボート	合　計	構成比(%)
衝　突	69	22	4	6	101	45.7
衝突(単)	11	3	0	1	15	6.8
乗　揚	13	0	5	0	18	8.1
死傷等	8	15	1	3	27	12.2
転　覆	13	0	4	7	24	10.9
その他	29	0	5	2	36	16.3
合　計	143	40	19	19	221	100.0
構成比(%)	64.7	18.1	8.6	8.6	100.0	

イ　プレジャーボート海難における死傷者等の状況

10年における死傷者等は110人であり、前年に比べ47人減少している。この種の海難は往々にして死傷者を伴うことが多く、全体の海難隻数8,144隻に対してプレジャーボート海難の隻数は221隻（2.7％）であるが、全体の死傷者等537人に対してプレジャーボート海難での死傷者等110人の割合は20.5％と高い。

また、その内訳は、死亡者25人、行方不明者６人、負傷者79人で、前年と比較すると行方不明者は３人、負傷者は46人減少したが、死亡者は２人増加している。

船舶の種類別では、モーターボートによる死傷者等が49人と最も多く、44.5％を占めている。

2－1－12表　プレジャーボート海難における死傷者等の状況

（単位：人）

死傷者等 / 船種	死亡	行方不明	負傷	合計	構成比（％）
モーターボート	8	4	37	49	44.5
水上オートバイ	10	1	20	31	28.2
ヨット	1	1	10	12	10.9
手こぎボート	6	0	12	18	16.4
合計	25	6	79	110	100.0
構成比（％）	22.7	5.5	71.8	100.0	

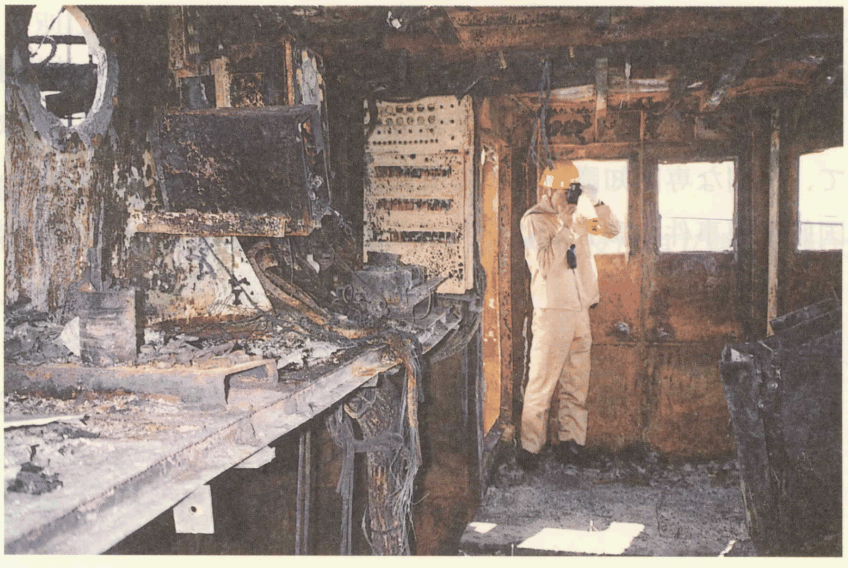
第2節　海難の調査と審判開始の申立

1　理事官の調査と審判開始の申立

理事官は、公益の代表者として、海難防止の根本理念に立脚し、海難の発生を認知したときには、直ちに立件し、事実の調査及び証拠の集取をしなければならない。そして、調査の結果、審判によりその実態を明らかにし、原因を解明する必要があると判断したときは、海難の原因に関係して職務上の故意又は過失があると認められる海技従事者及び水先人を受審人に、それ以外で海難の原因に関係すると認められる者（船舶所有者等）を指定海難関係人に指定し、地方海難審判庁に対して審判開始の申立をする（審判の請求）。ただし、海難事実の発生から5年を経過したときは、審判開始の申立をすることができない（時効）。しかし、関係者からの事情聴取や資料の集取を行っても、審判に付すまでもないと判断したときには、審判不要の処分をする(審判不要処分)（7頁 1－1－1図）。

海難は、人の行為、船舶の構造・設備・性能、海上交通環境、自然現象、運航形態などが複合して発生することが多く、その様相は多種多様である。理事官は、一つの観点に限定することなく、広範囲にわたりその因果関係を調査しなければならない。

一方、時間の経過に従って、海難関係人の記憶が薄れるとともに、各種の証拠が散逸し、調査が困難になる。また、外国船の調査では、出港までに調査及び証拠の集取を終了させなければならないなどの時間的制約を受けることが多い。これらの点から、理事官の初動調査が重要となっている。



実地検査

理事官は、各地方海難審判庁に対応して設置されている各地方海難審判理事所に所属しているが、迅速な調査と海難関係人の出頭の便益を図ることを目的に、各地方海難審判理事所間において、相互に調査を依頼する体制をとっている。また、国外で発生した海難事件については、外務省を通じるなどして証拠資料の集取を行っている。なお、重大海難事件については、海難審判理事所全体として迅速で強力な調査体制をとって対処しており、さらに、より集中的な調査体制を必要とするときは、海難審判理事所又は担当する地方海難審判理事所に特別調査本部を設置し、その強化を図ることとしている。

理事官は、事実の調査、証拠の集取を行うために、次の方法をとることができる。

① 海難関係人に出頭をさせ、又は質問をすること。

海難事件は物的証拠が少ない場合が多く、船長、機関長等の乗組員や嚮導（きょうどう）していた水先人の供述及び目撃者や造船関係者等の供述は重要な証拠となるので、これらの海難関係人を出頭させ、又は理事官自らが関係先に出向いて質問をする。

② 船舶その他の場所を検査すること。

船舶、海難現場等の検査を行い、船体の性能、損傷状況及び水路の状況等を明確にする。

③ 海難関係人に報告をさせ、又は帳簿書類その他の物件の提出を命ずること。

運航状況を明らかにするため、海難関係人に報告をさせ、又は船舶の航海・機関の各日誌、使用していた海図や海上公試運転成績表、機関取扱説明書等の船舶性能・構造関係書類、積荷関係書類、運航管理規程等、多岐にわたって関係書類等の提出を求める。

④ 公務所に対して報告又は資料の提出を求めること。

関係官署に対して、気象状況、水路状況、港湾設備及び船舶の登録等について資料の提出を求める。

⑤ 鑑定人、通訳人若しくは翻訳人に出頭をさせ、又は鑑定、通訳若しくは翻訳をさせること。

例えば、衝突事件では灯火の状況、残存速力等について、転覆、沈没事件では船舶の構造や復原性能、気象・海象状況、積荷状況等について、火災、爆発事件では発火源、引火物等について、特別な専門知識を有する者に鑑定を依頼する場合がある。

また、外国船関連事件の調査では、英語その他の外国語の通訳人を介するなどして調査を行っている。

2　海難調査事務の処理状況

平成10年における立件数は7,437件で、９年からの繰越4,760件を加えた調査対象事件は12,197件であり、731件を審判開始の申立、6,620件を審判不要処分とし、124件が時効となり、その結果、4,722件を11年に繰り越した。

2－2－1表　理事官事務取扱状況

（単位：件）

区分／地方	９年からの繰越	立件	計	処理						11年へ繰越
				申立			審判不要処分	時効	合計	
				普通	簡易	計				
函館	437	539	976	53	17	70	369	42	481	495
仙台	384	591	975	50	4	54	612	6	672	303
横浜	1,231	1,794	3,025	88	23	111	1,615	28	1,754	1,271
神戸	804	1,405	2,209	91	26	117	1,265	13	1,395	814
広島	766	1,468	2,234	104	20	124	1,466	6	1,596	638
門司	502	1,014	1,516	89	23	112	814	12	938	578
長崎	508	441	949	79	5	84	339	14	437	512
那覇	128	185	313	51	8	59	140	3	202	111
合計	4,760	7,437	12,197	605	126	731	6,620	124	7,475	4,722

（注）立件数は、10年１月から12月の間に、理事官が法第２条該当の海難と認知した数である。

処理件数7,475件に対する審判開始申立件数の割合は9.8％で、審判不要処分は88.6％、時効1.6％となっており、調査対象事件の件数に対する翌年への繰越し件数の割合は38.7％である。これを地方理事所別にみると、立件数では横浜が1,794件と最も多く、全体の24.1％を占め、次いで広島が1,468件（19.7％）、神戸が1,405件（18.9％）となっている（資料編第17図）。

(1) 調査状況の推移

過去５年間における調査状況の推移をみると、立件数及び申立件数ともに漸減傾向にある（資料編第17、18図）。

立件数を５年間の平均でみると、8,499件であり、同様に申立件数807件、不要処分7,658件、時効が123件で、立件数に対する申立件数の比率は9.5％である。

2－2－2表　理事官事務取扱状況の推移

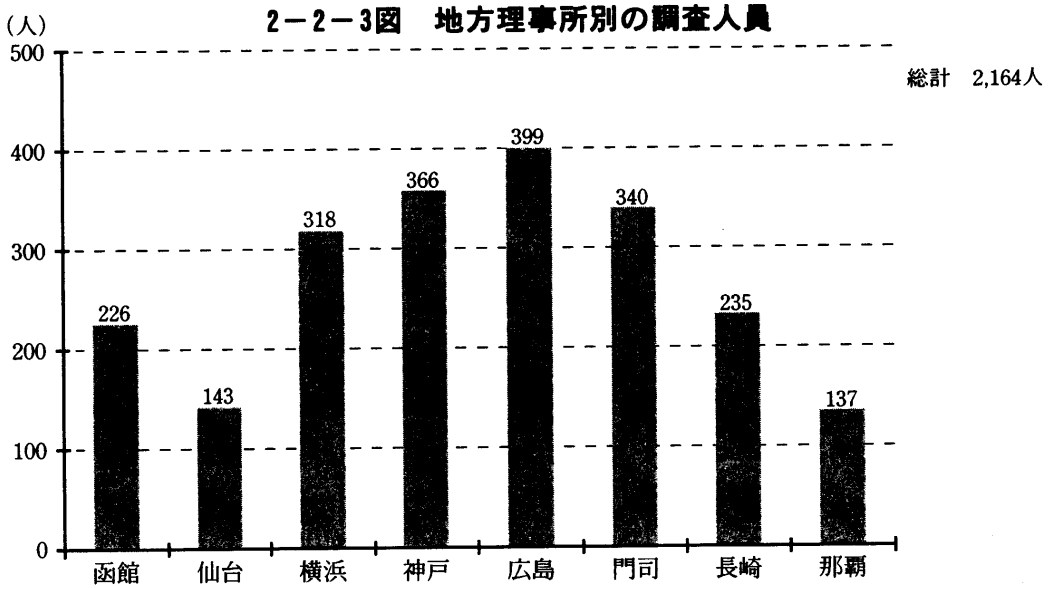
（単位：件）

区分／年	前年からの繰越	立件	計	処理				翌年へ繰越
				申立	審判不要処分	時効	合計	
6年	5,166	9,296	14,462	862	8,861	80	9,803	4,659
7年	4,659	8,894	13,553	859	7,702	120	8,681	4,872
8年	4,872	8,556	13,428	824	7,716	149	8,689	4,739
9年	4,739	8,313	13,052	761	7,391	140	8,292	4,760
10年	4,760	7,437	12,197	731	6,620	124	7,475	4,722

(2) 調査した海難関係人の状況

10年に理事官が、調査を行った海難関係人の延べ人数は2,164人であり、前年と比較すると、174人の増加となっており、地方理事所別増減をみると、横浜が60人増の318人、次いで広島が57人増の399人、函館が52人増の226人、神戸が39人増の366人、那覇が27人増の137人となっており、それ以外の地方理事所は減少となっている。

2－2－3図　地方理事所別の調査人員



3　審判開始の申立状況

(1) 申立事件の状況

10年に理事官が申立を行った海難事件数は731件（1,098隻）である。これを事件種類別にみると、衝突が316件(655隻)と最も多く、次いで乗揚が133件(141隻)、機関損傷が90件(91隻)となっている。また、地方理事所別にみると、神戸及び広島では衝突が申立件数の半数以上を占め、那覇では乗揚が約半数を占めているのが目立っている。

2－2－4表　地方理事所別・事件種類別の申立件数

（単位：件）

事件種類 / 地方理事所	衝突	衝突（単）	乗場	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全・運航阻害	合計
函館	22	5	11	1	3	8	1		10	2	5	2	70
仙台	23	6	8		1				10	1	4	1	54
横浜	50	7	14	1	4	4	4	1	17	3	3	3	111
神戸	59	10	20		2	1	2		10	9	3	1	117
広島	68	6	20	1	4	1	5		10	4	4	1	124
門司	52	9	15	1	6	2	3		18	1	3	2	112
長崎	34	10	19	1	2	5	2		8	2		1	84
那覇	8	1	26	1	4	5	3	1	7		3		59
合計	316	54	133	6	26	26	20	2	90	22	25	11	731
構成比（％）	43.2	7.4	18.2	0.8	3.6	3.6	2.7	0.3	12.3	3.0	3.4	1.5	100.0

ア　船舶の状況

申立の対象となった船舶（1,098隻）をその種類別にみると、漁船が441隻と半数近くを占め、次いで貨物船が266隻となっている。これを地方理事所別にみると、例年と同様に、漁船は全国的に多く、特に函館、仙台、長崎においては漁船の占める割合が５割以上となっている。横浜、神戸、広島では貨物船が多い。また、遊漁船、プレジャーボート、瀬渡船等のレジャー船の申立状況をみると、横浜、広島が多い（資料編第19表）。

トン数別にみると、20トン未満が420隻と圧倒的に多く、次いで200～500トンが181隻、100～200トンが140隻、500～1,600トンが81隻の順となっており、500トン未満の船舶で全体の72.6％を占めている。これを地方理事所別にみると、5,000トン以上の大型船では、横浜11隻、広島及び門司７隻となっており、1,600～5,000トンで広島、門司が多くなっている（資料編第19表）。

イ　受審人・指定海難関係人の状況

申立事件について、事件種類別に受審人及び指定海難関係人の状況をみると、衝突でそれぞれ611人、55人、乗揚で141人、8人、機関損傷で95人、12人の順となっている。

2－2－5表　受審人、指定海難関係人の事件種類別の状況

（単位：人）

種別 / 区分	衝突	衝突（単）	乗場	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全・運航阻害	合計
受審人	611	58	141	5	29	28	22	2	95	22	26	11	1,050
指定海難関係人	55	4	8	1	8	2	4	1	12	2	14		111
合計	666	62	149	6	37	30	26	3	107	24	40	11	1,161

また、受審人を職名別にみると、船長836人(79.6%)、機関長91人(8.7%)と、船長、機関長で全体の88.3%を占め、受有海技免状別にみると、一級小型船舶操縦士免状受有者が382人と多く、次いで五級海技士（航海）免状受有者180人、四級海技士（航海）免状受有者140人、四級小型船舶操縦士免状受有者106人で、前年と同じ順となっている。

2－2－6表　受審人、指定海難関係人の職名別の状況

（単位：人）

職名／区分	甲板部				機関部					漁労長	船舶所有者	水先人	法人	その他	計
	船長	航海士	甲板長	甲板員	機関長	機関士	操機長	機関員	操機手						
受審人	836	86	3	7	91	3		1	1	4		11		7	1,050
指定海難関係人	10	1	12	16	16	2	1	3		7	1		13	29	111
計	971				118					72					1,161

2－2－7表　受審人の受有海技免状別の状況

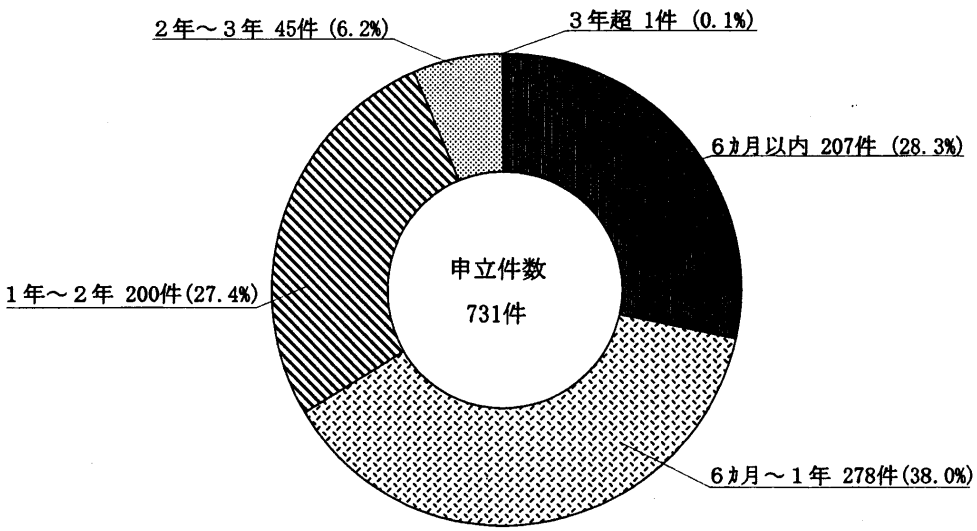
（単位：人）

免状／区分	航海						機関						小型				水先人	計
	一級	二級	三級	四級	五級	六級	一級	二級	三級	四級	五級	六級	一級	二級	三級	四級		
受審人	18	10	77	140	180	6		5	11	35	40	3	382	24	2	106	11	1,050
計	431						94						514				11	

(2) 海難発生から審判開始申立までの期間の状況

10年における審判開始申立事件の発生から申立までに要した期間の状況は、１年以内に申立てられたものが485件と全体の66.3%を占めており、申立までの平均期間は11.5か月で、最近５年間の平均期間は11.6か月となっている。

2－2－8図　海難発生から審判開始申立までの期間の状況



2－2－9表　海難発生から審判開始申立までの期間の推移

（単位：月）

年	6年	7年	8年	9年	10年	平均期間
海難発生から申立までの期間	12.2	11.0	11.5	11.6	11.5	11.6

4　主要海難の状況

10年中に発生した主要な海難については資料編第22表のとおりであり、また、10年１月から11年６月までに発生した主要海難の調査状況等は次のとおりである。

漁船第七十五神漁丸転覆事件　（函館地方海難審判理事所担当）

発生日時　　10年１月10日　午後11時20分ころ

発生場所　　北緯44度51分　東経148度07分（択捉島南方沖合）

事件の概要

第七十五神漁丸（125トン）は、沖合底引き網漁船で15人が乗り組み、青森県八戸港を発し、択捉島沖合漁場にて操業中、漁獲物の重みで船体が左舷側に傾斜した状態のまま巻寄せ作業を行っていたところ、動揺が加わって急激に傾斜が進み、多量の海水が浸入した。

転覆の結果、漁労長ほか４人が死亡し、船長ほか１人が行方不明となり、他の８人は僚船に救助され、船体は沈没して全損となった。

処理状況

10年12月21日　　函館地方海難審判庁へ審判開始の申立

貨物船第八勇進丸貨物船シリウス衝突事件　（門司地方海難審判理事所担当）

発生日時　　10年４月23日　午後０時18分ころ

発生場所　　下関南東水道部埼沖合

事件の概要

第八勇進丸(491トン)は、船長ほか４人が乗り組み、空倉のまま福岡県苅田港を発し、関門港六連島沖合錨地に向けて航行中、また、シリウス(1,301トン)は、ベリーズ船籍の貨物船で、韓国人船長ほか７人が乗り組み、石材等1,542トンを積載し、中華人民共和国泉州港を発し、岡山県宇野港へ向け航行中、勇進丸の船首がシリウスの左舷中央部に衝突した。

衝突の結果、勇進丸は船首部に損傷を生じ、シリウスは右舷中央部に大破口を生じて沈没した。

処理状況

10年６月16日　　門司地方海難審判庁へ審判開始の申立

11年３月４日　　門司地方海難審判庁において裁決言渡（42頁参照）

引船日光丸転覆事件　（函館地方海難審判理事所担当）
発生日時　　10年５月９日　午後１時20分ころ
発生場所　　北海道亀田郡恵山町日浦岬沖合
事件の概要 日光丸(19トン)は、鋼製引船で３人が乗り組み、起重機船三久十一号を引き、室蘭港を発し、瀬棚港へ向けて海上風警報発令中の日浦岬沖合を航行中、右舷側に大傾斜して転覆した。 転覆の結果、日光丸は沈没し、乗組員全員が死亡した。
処理状況 11年３月12日　　函館地方海難審判庁へ審判開始の申立

漁船新生丸貨物船カエデ衝突事件　（横浜地方海難審判理事所担当）
発生日時　　11年１月20日　午前７時02分ころ
発生場所　　北緯33度7.5分　東経141度36.5分（八丈島東方88海里）
事件の概要 新生丸(19トン)は、まぐろ延縄漁船で６人が乗り組み、岩手県船越漁港を発し、八丈島東方海域の漁場へ向けて航行中、また、カエデ(13,539トン)は、パナマ船籍の貨物船で韓国人船長ほか19人が乗り組み、糖蜜7,000トンを積載し、台湾台中港を発し、カナダバンクーバー港へ向けて航行中、新生丸の左舷後部とカエデの船首が衝突した。 衝突の結果、新生丸は破口を生じて浸水転覆し、乗組員１名が行方不明となり、カエデは船首に軽微な擦過傷を生じた。なお、カエデは衝突に気付かず、目的地に向かった。
処理状況 11年５月31日　　横浜地方海難審判庁へ審判開始の申立